

*Canadair Limitée—Loi*

plus figure dans les documents budgétaires de mai 1985. Dans ces documents, à la page 28, sous le titre rationalisation et privatisation des sociétés d'État et d'autres investissements fédéraux, six points sont énumérés. J'attire votre attention sur le quatrième:

Les sociétés d'État ne seront pas bradées afin d'être transférées au plus vite au secteur privé.

L'ampleur du déficit et les règles normales de prudence financière exigent que le programme de privatisation se déroule de façon ordonnée, sans négliger aucune des questions en jeu—dont l'une, et non des moindres, est d'obtenir un juste prix dans chaque cas.

A mon avis, il s'agit d'une véritable braderie. Le gouvernement a engraisé Canadair avant la vente finale. Au moment où la SADC entamait la procédure d'appel d'offres, le gouvernement a approuvé une aide de 30,9 millions dans le cadre du PPIMD pour la production de systèmes CL-227 et 20 millions supplémentaires pour la participation de Canadair à une coentreprise avec l'Allemagne de l'Ouest sur le CL-289, soit un total de 50 millions de dollars. Canadair va pouvoir bénéficier d'autres crédits du PPIMD; 14 millions de dollars pour améliorer le bombardier à eau CL-215, 10 millions de dollars pour des modifications au Challenger, et 5 millions pour du nouveau matériel. Cela représente environ 30 milliards de subventions qui n'ont pas été annoncées, mais sont considérées comme acquises.

Nous créons un système analogue à celui des Américains, ce que le gouvernement fait naturellement tout le temps. Nous créons une industrie de la défense qui est censée être privée, mais qui est en fait subventionnée par l'État, sans contrôle de l'État, aux moyens de contrats et de subventions divers. On a accordé le contrat de 1 700 de millions de dollars pour l'entretien du chasseur F-18 à Canadair au lieu de l'accorder au consortium de Winnipeg après un vaste débat au Canada et à la Chambre. Cela garantit 50 millions de dollars par an pendant 20 ans. Ce n'est pas une mauvaise affaire. Ce qui est plus important, c'est que le contribuable canadien va continuer à assumer la dette à long terme de 1,2 milliard de dollars de Canadair, pour laquelle les intérêts à payer chaque année dépassent les 120 millions de dollars que le gouvernement retire de la vente.

Je vais examiner ces chiffres. Bombardier paye 120 millions, soit moins que la valeur de liquidation de 300 millions ou la valeur comptable de 224 millions ou encore la valeur technologique qui, selon les estimations, se situerait entre 300 et 400 millions. Par dessus le marché, cette société va obtenir des subventions fédérales de 50 millions de dollars en janvier, plus 30 millions à venir, un montant non précisé pour le financement de ses exportations, un contrat de défense d'une valeur de 1,7 million, la radiation de la dette ou du passif de Canadair, plus des profits de 20 millions en 1985 et de 2,8 millions pour le premier trimestre de 1986. Ce n'est pas mauvais pour un investissement de 120 millions et l'équivalent de 20 millions en redevances.

C'est pourquoi je dis que le gouvernement fait cadeau de cette compagnie et qu'il la vend pour une bouchée de pain. Peut-on parler d'une politique économique? C'est pourquoi j'estime que c'est une politique idéologique. Elle n'a rien de réaliste.

La question des emplois nous préoccupe également. M. Normand Cherry et les travailleurs du syndicat des machinistes se

sont durement battus pour garder les emplois à Montréal. Cependant, nous ne sommes toujours pas satisfaits des garanties d'emploi contenues dans le protocole d'accord, car nous ne croyons pas qu'elles aient une valeur juridique. Pour ce qui est de la recherche et du développement, le gouvernement a mis au point un système qui obligera Bombardier à respecter ses obligations au moyen d'actions spéciales, mais aucune garantie semblable n'existe pour les emplois. Voici ce qu'il est dit dans la déclaration concernant les emplois:

Bombardier s'engage à maintenir l'effectif actuel de Canadair, sous réserve des variations cycliques et conformément à de saines pratiques commerciales et faire en sorte que Canadair entreprenne de nouveaux programmes et saisisse de nouvelles possibilités en vue d'accroître l'effectif de Canadair et de ses fournisseurs.

Comme toujours, ce genre de déclaration n'a pas de véritable valeur juridique et nous devons nous fier à la bonne foi de Bombardier. Nous devons veiller à ce que les emplois restent effectivement à Montréal.

Je voudrais parler de la privatisation, comme la ministre aurait dû le faire. Elle devrait nous faire connaître les intentions du gouvernement à ce sujet. La privatisation a donné lieu à toutes sortes de beaux discours, mais on ne sait pas trop à quoi s'en tenir. Sauf peut-être le *Financial Post* et quelques autres secteurs, on ne s'est pas tellement prononcé en sa faveur. Plusieurs personnes espèrent pouvoir en profiter. Je n'ai pas l'intention de m'étendre sur ce sujet, mais j'attends de voir ce que le rapport de la commission d'enquête sur les affaires de l'ancien ministre de l'Expansion industrielle régionale dira de ceux qui conseillent au gouvernement de privatiser des entreprises et qui ont des intérêts dans les sociétés qui les rachètent à des prix dérisoires. Il vaudra la peine d'en discuter ultérieurement. Nous devons attendre ce rapport.

La privatisation soulève plusieurs questions connexes. Je pense notamment à l'octroi des contrats et, aussi, à la déréglementation qui constitue, en soi, une forme de privatisation. Le problème va se poser de plus en plus. Pour certaines personnes, la privatisation signifie la vente de toutes les actions d'une société d'État. Pour d'autres, elle consiste à vendre uniquement une partie de ces actions tandis que pour d'autres encore, il s'agit de faire cadeau des actions en question. Quoi qu'il en soit, je pense que le gouvernement doit en donner une définition plus précise. Abordons maintenant la question principale. Pourquoi faut-il privatiser une société d'État? Le ministre dit que c'est dans l'intérêt du Canada, mais ce n'est pas suffisant. Quelles sont les raisons?

• (1210)

Le ministre devrait lire un discours que le professeur John Langford a prononcé à la conférence sur la privatisation de l'Institut de recherches politiques. Le professeur Langford est professeur d'administration publique à l'Université de Victoria. Il a cherché à analyser les arguments invoqués en faveur de la privatisation.

On croit notamment qu'elle dissipera la menace que les entreprises d'État présentent pour une économie mixte. Cela part du principe que le gouvernement possède actuellement une part trop importante de l'économie. Quelle est l'importance relative des entreprises d'État dans certains secteurs industriels? Le fait est que l'entreprise d'État ne représente que 12 p. 100 environ de l'activité économique au Canada. Ce